Die Voraussetzungen für die Haftung der Eisenbahn nach dem (sog.) Reichshaftpflichtgesetz.

Auszug

aus der Inaugural-Dissertation zur Erlangung der Doktorwürde der hohen juristischen Fakultät der Universität Marburg.

Vorgelegt von

Erich Knitterscheid,

Kammergerichtsreferendar.

R. UNIV. BIBLIOTHEEK LEIDEN

Berichterstatter:

Geh. Justizrat ord. Prof. Dr. jur. Franz Leonhard.

Tag der Promotion: 13. Juni 1921.

Marburg 1922.

Buchdruckerei Julius Schröder, Kirchhain.

Ansprüche aus der Tötung oder Körperverletzung eines Menschen bei dem Betriebe einer Eisenbahn regeln sich nach dem „Reichsgesetz, betreffend die Verbindlichkeit zum Schadenersatze für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken, Steinbrüchen, Fabriken und Gräbereien herbeigeführten Tötungen und Körperverletzungen." Dieses sog. „Reichshaftpflichtgesetz" ist — ohne wesentliche Aenderung — seit dem 7. Juni 1871, nunmehr also 50 Jahre in Kraft. Diese an sich nicht außergewöhnliche Lebensdauer verdient insofern eine besondere Beachtung, als sich gerade im Laufe der letzten 50 Jahre — im Gegensatze zu den Materien anderer Gesetze — die verbindlichkeitserzeugenden Betriebunternehmungen von Grund auf geändert haben. Technische Vervollkommnung und Steigerung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit auf der einen Seite, Erweiterung des Kreises der Haftpflichtmöglichkeiten infolge Vermehrung der Gefahrmomente auf der anderen Seite, lassen die heutigen Zustände mit denen vor 50 Jahren kaum vergleichbar erscheinen. Das Haftpfl.-G. findet also auf Verhältnisse Anwendung, die seine Verfasser weder gekannt noch vorausgesehen haben. Ermöglicht wird dies durch die unbewußt glückliche Fassung des Gesetzes, die ganz allgemein gehalten, zwar hohe Anforderungen an die wissenschaftliche und richterliche Interpretation stellt, aber durch Vermeidung von Begriffsbestimmungen auch der Auslegung den gerade hier so notwendigen weiten Spielraum läßt.

Rechtshistorisch liegt die Bedeutung des Haftpfl.-G. darin, daß es einmal die erste sozialpolitische Maßnahme des Deutschen Reiches darstellt, dann aber einen Zustand größter Rechtsunsicherheit beseitigt hat. Abgesehen von dem ihm vorbildlich gewesenen, in Preußen und einigen anderen Staaten gültigen, aber nur beschränkt anwendbaren preuß. Eisenbahngesetz von 1838 gab es nirgends ein deutsches Gesetz, welches den besonderen Gefahren des Eisenbahnbetriebes Rechnung getragen hätte.

Eisenbahnunfälle mußten daher meist nach allgemeinem Privatrecht beurteilt werden, und diese Beurteilung fiel bei seiner Zersplitterung und seinem Mangel an der unmittelbaren Anwendung geeigneten Rechtsnormen sehr verschiedenartig aus.

Die Haftung, von deren Voraussetzungen die Rede ist, wird ohne ein Verschulden existent. Die Unternehmer, denen mit Rücksicht auf die Gemeinnützigkeit ihrer Betriebe eine besondere Gefährdung von Menschen erlaubt ist, werden zum Aequivalent hierfür mit einer gesteigerten Haftpflicht belastet. Nicht Verschulden, sondern nur Gefährdung begründet also die Haftpflicht der Eisenbahn. Das Verschuldensprinzip des römischen und gemeinen Rechts ist durchbrochen, eine aus germanischen Rechtsgedanken entwickelte „Gefährdungshaftung" statuiert. Dieselbe beruht nicht auf Vertrag, noch auf Delikt, nur auf Gesetz; sie ist eine obligatio ex lege; sie bleibt es auch angesichts der Tatsache, daß der haftungsbegründende Tatbestand in gewissen Rechtsbeziehungen als „unerlaubte Handlung" im Sinne des Bürgerlichen Gesetzbuches zu behandeln ist.

Die §§ 1, 3 und 3a des Gesetzes ergeben als Voraussetzungen für die Haftpflicht des Eisenbahnunternehmers: den Betrieb einer Eisenbahn, einen Unfall, die Tötung oder körperliche Verletzung eines Menschen und einen Schaden; zwischen diese 4 selbständigen tritt als einzige unselbständige, aber nicht minder wichtige Voraussetzung der Kausalzusammenhang, der lückenlos von der einen zur anderen hinüberführen muß. All die genannten Voraussetzungen haben in Rechtsprechung und Literatur die verschiedenartigste Beurteilung gefunden und Anlaß zu einer großen Anzahl von Streitfragen gegeben.

Schon über den Begriff der „Eisenbahn" gehen die Meinungen weit auseinander. Er ist aus dem Zweck des Gesetzes zu entwickeln. Dieser besteht in dem Rechtsschutz gegen die eigentümlichen Gefahren des Eisenbahnbetriebes. Eigentümlich ist dem Eisenbahnbetrieb im Gegensatz zu anderen Fahrverkehrsmitteln die Bewegung von Fahrzeugen auf festliegender Spur; und da gerade diese Zwangsläufigkeit die normalen Gefahren der schnellen Fortbewegung für den Eisenbahnbetrieb um ein vielfaches erhöht, wird sie zum Charakteristikum des Eisenbahnbegriffes.

Unter „Eisenbahn“ im Sinne des Haftpfl.-G. ist demnach jedes Verkehrsmittel zu verstehen, welches seinen Zweck durch Bewegung von Fahrzeugen auf festliegender Spur verfolgt. Sinngemäß erstreckt sich der Eisenbahnbegriff nicht nur auf Schienen und Fahrzeuge, sondern auch auf ihr unmittelbares technisches Zubehör (z. B. Bahnhöfe). Auszuschließen sind Bahnen, die nicht für den Transport von Menschen oder Gütern geeignet sind (Arbeitsmaschinen, Vergnügungsbahnen) oder keine Schienen verwenden (Oberleitungsbahnen). Die praktisch bedeutungslose Streitfrage, ob die Schienen einer „Eisen“bahn aus Eisen bestehen müssen, ist dahin zu beantworten, daß das Material der Schienen für den Begriff der Eisenbahn im Sinne des Haftpfl.-G. ohne Belang ist; denn die eigentümliche Gefahr resultiert nicht aus dem Material, sondern aus der zwangsläufigen Bewegung. Dieses Moment ist entscheidend. Aus dem gleichen Grunde sind auch Bahnen, die nur Zubehör anderer Betriebe sind (z. B. Fabrikbahnen), sowie private Bahnen, die nicht dem öffentlichen Verkehre dienen (Anschlußgeleise industrieller Werke), endlich unterirdische Bahnen (Bergwerks-, Untergrundbahnen) für das Haftpfl.-G. als Eisenbahnen anzusehen; entgegenstehende einschränkende Auffassungen finden zudem im Gesetz keine Stütze. In gleicher Weise ist die Streitfrage zu entscheiden, von welchem Zeitpunkte an eine Eisenbahn im Sinne des Gesetzes vorhanden ist, nicht etwa erst nach ihrer förmlichen Eröffnung, ihrer Betriebsfähigkeitserklärung, ihrer polizeilichen Abnahme, sondern eben mit dem Augenblick, in welchem ein Verkehr von Fahrzeugen auf Schienen stattfindet (z. B. zum Zwecke des Baubetriebs). Unbestritten gleichgültig für den Begriff der Eisenbahn ist die Art der verwendeten Betriebskraft.

Praktisch weit bedeutsamer, aber auch schwieriger zu entscheiden als der Streit über den Eisenbahnbegriff ist die Frage, was unter dem „Betriebe“ einer Eisenbahn zu verstehen sei. Der ratio legis wie den Forderungen der Billigkeit am besten gerecht wird die „Theorie der typischen Betriebsgefahr“. Sie stammt aus der Rechtslehre und der Rechtsprechung des Reichsoberhandelsgerichts und gewinnt in der neueren Literatur mehr und mehr an Boden. Ihr zufolge sind die bei einem Eisenbahnunternehmen vorkommenden Funktionen nur dann als Betriebsvorgänge im Sinne des Haftpfl.-G. anzusehen, wenn sie durch eine „typische

Betriebsgefahr“ charakterisiert werden. Typische Betriebsgefahren sind solche, welche dem Eisenbahngewerbe seinen eigentümlich gefährlichen Charakter verleihen (z. B. Entgleisungsmöglichkeit, Massenbeförderung, Eile der Betriebsabwickelung, Rütteln der Fahrzeuge); sie treten in großer Zahl und Mannigfaltigkeit auf. Ob und inwieweit sie im einzelnen Falle wirksam geworden sind, muß jeweils nach dessen ganz besonderen Begleitumständen geprüft werden; neben der allgemeinen Verkehrsanschauung ist bei dieser Prüfung vor allem auch den Lehren früherer Eisenbahnunfälle weitgehendste Berücksichtigung zu schenken.

Das Reichsgericht hat in seinen zahlreichen Entscheidungen über die Haftpflicht des Eisenbahnunternehmers jede Definition des Betriebsbegriffes vermieden, vielmehr stets von Fall zu Fall entschieden. Die in der Wissenschaft versuchten, untereinander oft sehr verschiedenen Begriffsbestimmungen haben alle — es gilt dies insbesondere von den Ansichten, welche einen Unfall „bei dem Betriebe“ mit einem solchen „bei der Beförderung“ identifizieren wollen — den Fehler, daß sie keine individuelle Behandlung des einzelnen Falles zulassen und daher zu schematischen Urteilen führen müssen. Als Beispiel sei die Frage erwähnt, ob bei der Ermordung eines Reisenden durch einen anderen im Eisenbahnabteil der Unternehmer hafte. Sie allgemein bejahen — z. B. weil es sich unleugbar um einen Unfall „bei der Beförderung“ handele — hieße Sinn und Zweck des Haftpfl.=G. in unbilliger Weise überspannen. Die vorentwickelte Theorie dagegen läßt die Entscheidung von der Frage abhängig sein, ob typische Betriebsgefahren an dem eingetretenen Erfolge teilhaben oder nicht, ob sich möglicherweise gerade solche der Täter zur Verwirklichung seines Planes nutzbar gemacht hat.

Im Interesse einer Vereinheitlichung der Rechtsprechung, die infolge der kasuistischen Behandlung der einzelnen Fälle in ihren Begründungen und Beweisführungen oft widerspruchsvoll ist, muß de lege feranda die gesetzliche Sanktionierung der typischen Gefahr als Kennzeichen eines Betriebsunfalles im Sinne des Gesetzes als wünschenswert bezeichnet werden.

Ueber den Begriff des „Unfalls“ sind drei Theorien zu verzeichnen. Die wohl noch vorherrschende identifiziert ihn mit der Tötung oder Körperverletzung selbst. Sie ist abzulehnen, weil

sie Unfall und Unfallfolgen verwechselt. Stirbt beispielsweise jemand mehrere Monate, nachdem ihn ein Eisenbahnunglück betroffen, an dessen Folgen, so widerspricht es sowohl dem Sprachgebrauch, den Tod noch als „Unfall“ zu bezeichnen, wie auch dem Wortlaut des Gesetzes, das in seinen §§ 3 Abs. 1 und 8 zwischen dem Zeitpunkte des Unfalls und dem des Todes unterscheidet. Ebenso unzutreffend ist die zweite Ansicht, welche unter dem „Unfall“ das schädigende Betriebsereignis verstanden wissen will; sie übersieht, daß der allgemeine Sprachgebrauch mit dem Begriff des Unfalls etwas Normwidriges verbindet, während gerade im Eisenbahnbetriebe oft ein ganz ordnungsmäßiger Vorgang, z. B. das Schließen einer Coupétür, die Verletzung eines Menschen hervorrufen kann. Beizupflichten ist einer dritten vermittelnden Auffasung, welche den Unfall zwischen das Betriebsereignis und die daraus entstandene Körperverletzung oder Tötung verlegt und die plötzlich eintretende Einwirkung auf den menschlichen Körper dem Unfallbegriff gleichsetzt. Sie hat den Vorzug, am schärfsten die Grenze zwischen einem Betriebsunfall und einer (nicht unter das Gesetz fallenden) Betriebserkrankung (Gewerbekrankheit) hervorzuheben.

Hinsichtlich der auch nicht unbestrittenen Frage, was unter „Körperverletzung oder Tötung eines Menschen“ zu verstehen sei, muß ganz besonders vor Einschränkungen gewarnt werden, die nicht mit dem Wortlaut des Gesetzes vereinbar sind, so beispielsweise vor der Auffassung, für Personen, welche sich vorschriftswidrig verhalten und deshalb verletzt werden, käme das Haftpfl.-G. nicht zur Anwendung. Sofern hier ein Verschulden des Geschädigten nachweisbar ist, scheidet ja die Haftpflicht des Unternehmers von vornherein aus. Der Ausdehnung des haftpflichtrechtlichen Schutzes auf den nasciturus im Wege der Analogie stehen rechtliche Bedenken nicht entgegen; sie entspricht den Forderungen der Billigkeit.

Für die durch einen Eisenbahnunfall hervorgerufenen Tötungen und Körperverletzungen hat der Unternehmer nur insoweit aufzukommen, als diese einen Vermögensschaden zur Folge gehabt haben; rein ideelle Schäden, die gerade bei Körperverletzungen nicht selten sind (z. B. Verunstaltungen), können nicht auf Grund des Haftpfl.-G. geltend gemacht werden. Auch der erstattungsfähige Vermögensschaden ist auf gewisse Kategorien beschränkt.

Die letzte Voraussetzung der Haftpflicht des Eisenbahnunternehmers ist das Vorhandensein des Kausalzusammenhangs. Hierbei ist diejenige Bedingung als kausal anzusehen, welche unter objektiver Berücksichtigung auch der zur Zeit der Tat für niemand erkennbaren, erst später aufgedeckten Umstände generell geeignet war, den eingetretenen Erfolg herbeizuführen. Diese Rümelin'sche „Theorie der nachträglichen Prognose" liefert — mag man sonst auch anderen Theorien den Vorzug geben — für das Haftpfl.-G. das befriedigendste Ergebnis. Sie scheidet scharf zwischen Verursachung und Verschulden und verwirft subjektive Momente, deren von den anderen Theorien mehr oder weniger geforderte Berücksichtigung dem Prinzip der Gefährdungshaftung widersprechen würde.

Als Ausgleich für diejenigen Fälle, wo zwar die gesetzliche Voraussetzungen der Unternehmerhaftpflicht gegeben sind, ihr Eintritt aber mit dem Rechtsempfinden nicht in Einklang zu bringen ist, hat das Gesetz die Ausschlußgründe der höheren Gewalt und des eigenen Verschuldens geschaffen. Als höhere Gewalt wird man, weil die auch hier ein Schuldmoment bergende subjektive Theorie dem Gefährdungsprinzip feindlich gegenüber steht, das, objektiv betrachtet, unabwendbare Ereignis gelten zu lassen habe. Für die Frage des eigenen Verschuldens ist hervorzuheben, daß dasselbe nicht nur mit einem etwaigen Verschulden des Unternehmers, sondern nach ständiger Rechtsprechung auch mit der bloßen Betriebsgefahr konkurrieren, die Haftpflicht also, statt sie auszuschließen, unter Umständen nur abschwächen kann.